مجلة الخليج للتاريخ والآثار

دورية محكمة تصدر عن جمعية التاريخ والآثار بدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية

مجلة الخليج للتاريخ والآثار

The Gulf Journal For Historhy and Archaeology

دورة محكمة تصدر عن جمعية التاريخ والآثار بدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية
العدد الخامس - أبريل

العدد الخامس

١٤٣١هـ/٢٠١٠م

بسم الله الرحمن الرحيم

سعر النسخة
30 ريالاً سعودياً أو ما يعادلها

قيمة الاشتراك للمؤسسات: 50 ريالاً سعودياً أو ما يعادلها
قيمة الاشتراك للأفراد: 30 ريالاً سعودياً أو ما يعادلها
تضاف إليها أجور الشحن

قسيمة الاشتراك

اعتباراً من: ....لمدة: ....

الاسم: ....

العنوان: ....

ص. ب: .... الرمز البريدي: .... الدولة: ....

دورية محكمة تصدر عن جمعية التاريخ والآثار بدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية

توجه المراسلات على عنوان الجمعية بدارة الملك عبدالعزيز
ص. ب : ٢٩٤٥ – الرياض ١١٤٦١ – المملكة العربية السعودية – هاتف ٤٠١١٩٩٩/٤٠٨١٦٣٦
تحويلة رقم: ٢١٤٠
فاكس ٤٠١٣٥٩٧

رقم الإيداع: ١٤٢٦/١١٨٦
ردمد: ٢٣١٤ – ١٦٥٨

المحتويات

الموضـــــــوع	الصفحة

الموانئ العمانية القديمة ومساهمتها في التجارة الدولية في ضوء المصادر الكلاسيكية (اليونانية والرومانية)

أ. د. أسمهان سعيد الجرو(★)

باتت الصلات البحرية التجارية والثقافية بين ماجان (شبه جزيرة عمان) وبلاد الرافدين، وماجان وشبه القارة الهندية ثابتة ومنتظمة منذ منتصف الألف الثالث ق.م، ويشاء حسن الطالع

أن تتوافر لنا جملة من الشواهد الأثرية المكتشفة في أرض ماجان، تبين لنا الكيفية التي اندمجت بها الموانئ الماجانية في نظم التبادل التجاري الدولي؛ فلم تكن تلك الموانئ ممراً تجارياً، أو معبراً ملاحياً فحسب؛ بل كانت مركزاً من أهم مراكز تجارة المرور في العالم القديم، أو ما يعرف حالياً بتجارة (الترانزيت) البحري، فكانت موانئها بمثابة مراكز تجارية تعج بالحركة، والحيوية لعهود طويلة.

لقد تعاظم انتعاش الملاحة في موانئ ماجان بشكل كبير خلال النصف الثاني من الألف الثالث ق.م لعدة أسباب منها: انتفاع أهل ماجان بمزايا موقعهم الجغرافي والمسطحات المائية، وانتفاعهم من الجزر المنتشرة على طول سواحلهم الشمالية والجنوبية، واستغلالهم لما تزخر بها أرضهم من ثروات طبيعية كالنحاس، والحجارة، وقد كان لصعوبة الطريق البري دافع قوي للتوجه نحو البحر، كما أن وجود مرافئ طبيعية وفرت الملجأ الآمن للسفن من أخطار

العواصف. إلى جانب تلك الامتيازات الطبيعية، عزز سكان ماجان ملاحتهم بنشاطات فريدة، منها صناعة السفن وتطويرها، وحسن اختيار مواقع المرافئ، وتسخير معارفهم الجغرافية والفلكية، ومعرفتهم بأسرار الرياح الموسمية، الجنوبية والشمالية، كل ذلك تزامن مع وجود فئة من الملاحين، والربابنة المتميزين الذين صقلت الرحلات التجارية مواهبهم، وخلقت منهم ملاحين مهرة بفضل مراقبتهم للكواكب والنجوم، والطيور وتتبعهم لمسارها.

بفضل تلك المقومات الطبيعية والبشرية تألق أهل ماجان في مجال الملاحة البحرية، فاكتسبوا مهارات حققت لهم السيادة في ميداني الملاحة والتجارة البحرية، فبعد وصولهم إلى سواحل الهند أصبحوا سادة التجارة الشرقية على الإطلاق.

أما النصوص التوراتية، فقد تحدثت عن الصلات البحرية الأولى بين فلسطين والمراكز التجارية في الشرق في عهد النبي سليمان في مطلع الألف الأول ق.م، عندما كانت سفنه تتجه إلى أرض أوفير Ophir (سفر التكوين: ٢٩/١٠)، موطن بنو يقطان (قحطان) تلك الأرض التي حددها الكتاب المقدس بعبارة: "نحو سفار جبل بالمشرق" (سفر التكوين: ٣٠/١٠)، لم يتفق الجغرافيون على تحديد الموقع الجغرافي لأوفير، إلا أن هناك من يعتقد من الباحثين أن المقصود بأوفير إقليم (ظفار) العماني، ونحن نرجح هذا الافتراض (حوراني، د.ت، ١٣٨-١٤٢).

إن أهم الإشارات الأدبية عن الملاحة والتجارة العالمية جاءت في المصادر الكلاسيكية تلك الكتابات التي تركها المؤرخون والجغرافيون والرحالة اليونان والرومان، وقد غطت معلوماتهم الحقبة الممتدة منذ القرن الخامس قبل الميلاد، وحتى القرن الثالث الميلادي.

لقد ارتبطت هذه الكتابات ارتباطاً مباشراً بتاريخ الملاحة في البحر الأحمر والخليج العربي والمحيط الهندي، وهي البحار التي أطلق عليها الكلاسيكيون اسم (البحر الأرتيري)؛ أي (البحر الأحمر)، وأول يوناني غامر بالملاحة في هذا البحر هو (سيلاكس كاريانـدا Scylax de Caryanda) كان ذلك في عام (٥٢٠ ق.م)، حيث كان هذا الملاح يعمل لدى ملك الفرس (داريوس الكبير) (٥٢١ – ٤٨٦ ق.م) الذي كانت إمبراطوريته تمتد من السند شرقاً إلى آسيا الصغرى، ومصر غرباً، باستثناء جنوب شرق شبه الجزيرة العربية (History Atlas of Iran, 1971, Plat 5).

ومنذ عهد المؤرخ اليوناني (هيرودتس Herodotos) (٤٨٤-٤٣٠ ق.م) عرف الإغريق بلاد العرب وسموا جنوب شبه الجزيرة العربية بـ (العربية السعيدة)، أو (أرض الطيوب)، وغدت لديهم معرفة أكيدة بموقعها الاستراتيجي، وسيطرتها على طرق التجارة الدولية البحرية، والبرية، وما تنتجه المنطقة من سلع مقدسة لها رواج كبير في العالم القديم كـ (اللبان، والمر)، ذلك ما دفع بـ (هيرودتس) القول : " إن بلاد العرب هي الموطن الوحيد لإنتاج اللبان، والمر، والقرفة، والكافور، والصمغ الذي يطلق عليه لادن ladanun"، وأضاف أن العرب كانوا يدفعون إتاوة تطوعية لملك الفرس تعادل (٢٥) طناً من اللبان تقريباً (Groom, 1981, 59). "

تطورت الأهمية الدولية لبلاد العرب بسبب حملات الإسكندر المقدوني المتوفى عام (٣٢٣ ق.م) الذي نقل علاقات اليونان بالشرق من مواجهات عسكرية إلى سيطرة فعلية سياسية واقتصادية، فسيطر على الإمبراطورية الأخمينية في الشرق الأدنى، وعلى معظم دول آسيا الغربية، وبعض أجزاء آسيا الوسطى والجنوبية، عدا شبه الجزيرة العربية. بوفاة الإسكندر تغيرت

مجريات الأحداث السياســية العالمية، فورث الســلوقيون تركة الإســكندر في الشرق، وسيطروا على منطقة الخليج العربي ضمن سيطرتهم على بلاد الشام، وبلاد الرافدين، في حين أقام البارثيون بعد فترة وجيزة من الزمن دولتهم في فارس وغدت المنافس الخطير لروما في الغرب (بوتس، ٢٠٠٣، ١٠٩٢).

لقد تأثرت الأوضاع السياســية والاقتصادية لعمــان بمجريات الأحداث العالمية، ففي القرن الأول قبل الميلاد، حدث تطور مطرد في الحياة الاقتصادية العالمية، نتيجة للاســتقرار السياسي الذي شهدته دول البحر المتوسط؛ فبعد أن انتهت روما من ســيطرتها على المناطق المطلة على البحر المتوســط، قررت فــرض نفوذها على الخطوط التجارية البحرية لتتفرد بالســيطرة على تجارة الشــرق، في نفس الفترة تمكن الملاح اليوناني (هيبالوس) من الإبحار مباشرة إلى الهند باســتخدام الرياح الموســمية الجنوبية الغربيــة خلال الصيف، مما ســاعد في تقصير أمد الرحلة، لقد واكب هذا الحدث الفريد رخاء اقتصادي للإمبراطورية الرومانية، كان أحد مظاهره الطلب المتزايد على تجارة الشــرق، التي تأتي الطيــوب (اللبان، والمر) والتوابل والحرير في مقدمتها، فانتعشــت الموانئ الواقعة على طول تلك الطريق ومنها الموانئ العمانية انتعاشــاً ملحوظاً، فتواترت الكتابات التاريخية، والجغرافية، والتقارير الملاحية والخرائط للكتاب الكلاسيكيين عن بلاد العرب بشكل عام (الجرو، ١٩٩٦م).

في هذه الدراســة ســنحاول رصد ما توافر لدينا مــن معلومات جغرافية وتاريخيــة واقتصادية وردت في الكتابات الكلاســيكية عــن الموانئ العمانية، لغرض التعــرف إلى أبرز الموانئ العمانية في العصر الكلاســيكي، والصلات التجارية التــي كانت قائمة بين عمان القديمة والمراكــز الحضارية المعاصرة، وطبيعة صادرات وواردات عمان خلال تلك الحقبة، لعلنا نحقق هدفنا من هذه

الدراسة، الذي يكمن في معرفة المساهمة الرائدة للموانئ العمانية في النشاط التجاري العالمي. ولتأكيد ما جاء من معلومات أدبية في المصادر الكلاسيكية عن نشاط الموانئ العمانية، سنقوم بدراسة المعطيات الأثرية والنقشية المكتشفة في تلك الموانئ لإجلاء الصورة، وإبراز ملامحها.

أولاً: المصادر الكلاسيكية والموانئ العمانية:

يمكن أن نقسم المعطيات التاريخية والجغرافية لعمان في المصادر الكلاسيكية إلى مرحلتين: المرحلة الأولى تبدأ من القرن الخامس وحتى القرن الأول ق.م، عن هذه المرحلة وصلتنا معلومات عامة، يغلب عليها الجهل المطبق لطبيعة هذه المنطقة، ويجمع المؤرخون أن العالم الإغريقي كان يجهل جزيرة العرب الجنوبية الشرقية قبل القرن الأول ق.م (بوتس، ٢٠٠٣، ١٠٩٢) والاسم الوحيد المعروف لديهم هو (Maketa) ويقصدون به إقليم شمال عمان، خلال مدة طويلة، وقد حصل الإغريق على بعض الأخبار الضئيلة والمشوشة.

أما كتابات المرحلة الثانية (القرن الأول ق.م ـــ القرن الرابع الميلادي) فقد تحدثت عن جنوب شرق شبه الجزيرة العربية بصورة أفضل على الرغم من اقتضابها حيناً، واضطرابها حيناً آخر، وأبرز من تحدث من اليونان والرومان عن عمان وعن جزرها وموانئها التجارية :

١ - سترابو Strabon (١٩-٦٤ ق.م):

مؤرخ روماني عاش في (الاسكندرية) في القرن الأول ق.م، من أشهر مؤلفاته (جغرافية سترابو) (Strabo, 1960, Book II, 18.). أشار (سترابو) في جغرافيته إلى منطقة حدد موقعها على الساحل الشرقي للجزيرة العربية، على ساحل (مسندم) عند الجبال التي يسميها (بليني) (مونس أسابو Mons Asabo) أي (رؤوس الجبال)[1]. عند حديثه عن منطقة الخليج العربي لم يذكر

ســوى مدينتين كانتا في قمة الازدهار التجاري في عهده وهما : (جرها Ge-rha)[٢] بوصفهــا مدينة ذات أهمية تجاريــة، ومحطة لعدد من الطرق التجارية البريــة والبحرية، و (مــاكا Macae) بوصفها أقرب الــرؤوس الواقعة على الســاحل العربي إلى الساحل الفارســي المقابل (Strabo, Geographica, xci, 3 : 2-4)، ومن المعروف أن (ماكا) اسم أطلق على شمال عمان أو على أحد موانئها في الكتابات الفارسية لاحقاً (Poots, 1985,83-85).

٢- (بليني) جالوس بلينوس الثاني Galus Plinius Secundus (٢٣- ٧٩م)

كان (بلينــوس) عالماً موســوعياً، تطــرق في مؤلفاته إلى كثيــر من العلوم أشهرها موسوعة التاريخ الطبيعي (Pliny, 1969). لقد اعتمد (بليني) في جمع مادته العلمية على من سبقه من العلماء، فقد تفرد بحفظ أول خبر شفوي يعود للعصر الهلنســتي مفاده أن مكاناً مثل (عمان) موجود، واسترسل في الحديث عن ذكر عدد من مدن وموانئ وقبائل جزيرة العرب الشــرقية، ومن أشــهر ما قاله (بليني) عن العرب ممتعضاً: «أنهم أغنى أمم العالم ، نظراً لتكدس الثروة بين أيديهم فهم يبيعون ما يحصلون عليه من البحر ومن غاباتهم، ولا يشــترون شيئاً مقابل ذلك». (Pliny, 1969)

٣- كتاب الطواف حول البحر الإرتيري (حوالي القرن الأول الميلادي):

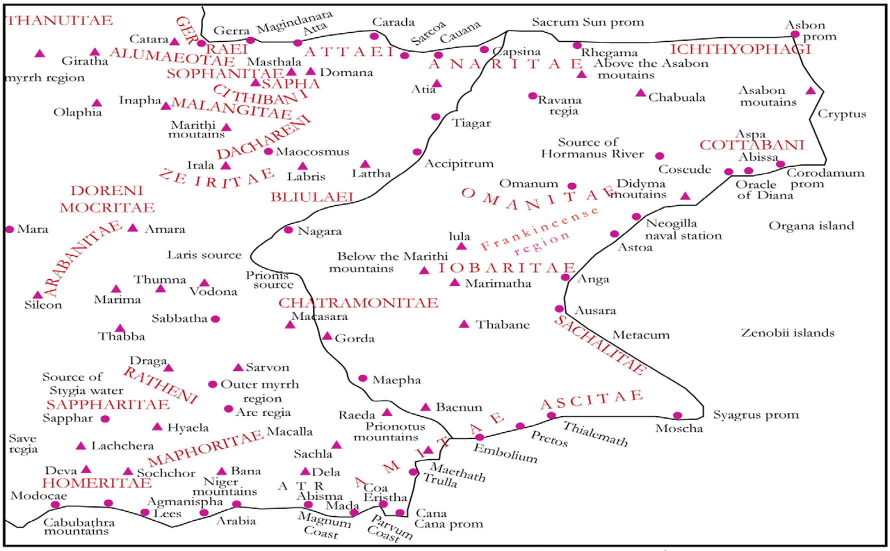
مؤلــف هذا الكتــاب، أو التقرير - كما يحبذ البعض تســميته - تاجر، أو ملاح يوناني مجهول، كتب تقريره في (٢٨) صفحة مقسم إلى (٦٦) فقرة، وكل فقرة تتناول ميناءً، أو مركزاً تجارياً على الشريط الساحلي الطويل، الذي يبدأ من رأس البحر الأحمر وحتى شــواطئ الهند مروراً بشــواطئ جنوب الجزيرة العربية، والخليج العربي (The Periplus, 1980)، لقد امتلأ الكتيب بالتفصيلات الدقيقة عن أحوال الملاحة، والموانئ، والسلع في سواحل البحر الأحمر، والبحر

العربـــي، والخليـــج العربي، والمحيط الهندي، وقيمة هـــذا العمل تكمن في أنه تضمـــن أقدم وصف مكتوب لشـــواطئ وموانئ عمان القديمـــة، وتجارتها، أما تاريخه فعلى الأرجح يعود إلى منتصف القرن الأول للميلاد.

٤ – كلوديوس بطليموس Claudius Ptolemaes: (٩٠– ١٦٨م تقريباً):

عرفـــه العرب باســـم (بطليمـــوس الجغرافي)، يوناني مـــن مدينة بطليمة (المنشأة حالياً) بمحافظة (سوهاج) في صعيد مصر، كتب مؤلفه خلال النصف الأول من القرن الثاني الميلادي.

يعـــد (بطليموس) أول جغرافي يوناني يقدم لنا بيانات جغرافية عن العمق الداخلي لبلاد العرب بشكل عام، ومن أهم إسهاماته توثيق أسماء قرى ومناطق وقبائل كثيرة في شرق شبه الجزيرة العربية (عمان القديمة)؛ إلا أن بعض تلك المناطق والقبائل لم تعرف حتى الآن، ومازال العلماء يجتهدون في الوصول إلى معرفتها، انظر الشكل رقم (١).



THE SOUTHERN PART OF PTOLEMY'S MAP OF ARABIA FELIX AFTER SPRENGER, STEVENSON AND VON WISSMANN

ثانياً: الموانئ العمانية كما جاءت في الكتابات الكلاسيكية:

- ميناء موشاليمن **Moscha Limen**

عـــن الموانئ العمانية في القرن الأول الميلادي يبدأ مؤلف كتاب (الطواف) بالحـــدود الجنوبية لعمان حين قال في (الفقرة ٣٢): «بعد رأس (ســـياغورس Syagrus) شـــرقا، أي (رأس فرتك) ، ينفتح (خليج عمانا The bay of Omana) (خليـــج القمر) حالياً . انفتاحاً كبيراً حيث يمتد داخل البر إلى مســـافة بعيدة، يبلـــغ عرضه (٦٠٠) (اصطاديون)[٣] أي (حوالي ٦٠ ميلاً)، وتحيط به من جهة البر جبال شـــاهقة، ويســـكن أهلها الكهوف»، ويضيف: «وبعد نحو من (٥٠٠) (اصطاديـــون) (حوالي ٥٠ ميلاً)، إلى الشـــرق من هذا الخليـــج، يأتيك ميناء تجاري يســـتقبل كل ما ينتجه البر الداخلي من اللبان، يسمى (موشا Moscha)، تتردد عليه السفن القادمة بانتظام من (كانا Cana) (قنا)[٤] . الميناء الحضرمي الشـــهير، معتبراً ميناء موشـــا أهم مينـــاء يصدر منه اللبان الـــذي ينتجه البر الداخلي ويكوم في أكوام ظاهرة على طول الســـاحل، ودون حراسة، كأن المكان في حماية الآلهة، ولا يمكن شحن أية كمية منه إلا بإذن الملك، وإذا شحنت حبة منه دون إذن الملك خلسة في أية سفينة، فإنها لا تستطيع مغادرة الميناء، وتشتو فيه الســـفن التي يفوتها موســـم الســـفر إلى (داميريكا Damirica) و(بريجازا Barygaza) (بســـاحل الهند الغربي)، ويتبادل التجار في هذا الميناء مع موظفي الملك الســـلع التجارية فيســـتبدل ما جلبه التجار من الأقمشة، والقمح، وزيت السمسم باللبان " .

اتفـــق بطليموس ومؤلف الطـــواف على أن ميناء (موشـــا) يقع على خليج (ساكاليتيس)، أو (خليج عمانا) عند مؤلف كتاب (الطواف)، وهو الخليج الذي يلـــي رأس فرتك مباشـــرة، ويعتقد بعض الباحثـــين أن هناك خطأ في تحديد

الموقع، وأقروا بأن ميناء (موشا) هو نفسه ميناء (سمهرم، أو سمرم) الذي بناه ملوك حضرموت منذ القرن الثالث ق.م، عندما سيطروا على المنطقة الرئيسة المنتجة للبان، وأعاد الملك الحضرمي (إل عز يلط) بناءه في نهاية القرن الأول قبل الميلادي) (الجرو ٢٠٠٦م، ١٠٣ - ١٠٥)، لقد ترك لنا ذلك الملك نقوشاً تؤرخ بناء الميناء القابع بجوار مدينة (طاقة)، والذي يطلق عليه حالياً اسم (خور روري)، عند التنقيب في الموقع عثرت البعثة الأمريكية عام ١٩٥٢-١٩٥٣على آثار متنوعة (Albright, 1982, 101)، وتقوم البعثة الإيطالية منذ عام ١٩٩٨م وحتى الآن، بالتنقيب في (خور روري)، ميناء سمهرم حيث كشفت عن معطيات أثرية مثيرة، غيرت معارفنا عن بداية تأسيس المستوطنة، وأظهرت بقايا عمارة الميناء والمدينة بشكل جلي، كما كشفت عن مقتنيات أثرية أخرى متنوعة (Ava-zini, 2008).

- ميناء أوسارا (Ausara)

حدد بطليموس في خريطته موقعاً على الشريط الساحلي إلى الغرب من صلالة، وإلى الشمال من جزر زنوبيا (كوريا موريا) أطلق عليه اسم أوسارا، وقد اقترح (فون فيسمان Von Wissman)، بأن (أوسارا) هو الاسم القديم لريسوت، وان ريسوت كان اسماً قديماً للبليد خلال الألف الأول ق.م وحتى العصر الإسلامي. وترجح المعطيات الجغرافية على أن المدينة القديمة في ظفار يحتمل أنها قد استخدمت هذا الميناء القريب منها والأكثر أمناً وحماية، لاستقبال سفنها البحرية الكبيرة، وتصدير سلعة اللبان (Groom,1981,112).

ظل ميناء ريسوت يقوم بدور فعال في التجارة البحرية في العصر الإسلامي. يقول المؤرخ اليمني الحسن الهمداني (ت ٣٦٠ هـ / ٩٧٠م): «وفي منتصف الساحل شرقاً بين عمان وعدن ريسوت وهو موئل كالقلعة بل قلعة

مبنية بنياناً على الجبل، والبحر محيط بها إلا من جانب واحد فالبر، فمن أراد عدن فطريقه عليها، وإن أراد جاز الطريق ولم يلو عليها، وبها سـكن من الأزد بنو جديد (الهمداني ،١٩٨٣، ٩١)».

وتحدثت كتب الرحالة المسلمين عن النشاط الملاحي المزدهر لميناء ريسوت، عندما ذكروا أن السفن تأتي إليه قادمة من الصين إلى الخليج العربي محملة بمنسـوجات الحرير، والكافور، والمسك، والتوابل، مسـتعينة بالرياح الموسمية الشـمالية الشـرقية، وتتبع رحلة العودة طريق المجيء نفسه حتى (كولم ملى)، ومنها كان ربابنة السـفن يقصدون أولاً ميناء ريسوت، أو أي نقطة أخرى على ساحل الشحر، أو المهرة، ثم يميلون شرقاً على طول الساحل حتى يصلوا خليج عمان، وأخيراً يلقون مراسيهم في (سيراف)، أو (الأبلة) (بزرك، ١٨٨٣-١٨٨٦)، وترحل السـفن من ميناء ريسوت إلى مسـقط مستعينة بأول نسمة رقيقة من الرياح الموسمية الجنوبية الغربية في أبريل، ومنه إلى الخليج العربي"(حوراني، د. ت، ٢١٨).

في القرن التاسـع عشر سجل الرحالة البريطاني (مايلز) ملاحظاته على ميناء ريسـوت حين قال: " وعلى الحافة الغربية للسـهل البحري لظفار هناك مجرى صغير شكلته الأراضي المنخفضة المعروفة برأس ريسوت، وهذا المجرى مرفأ ممتاز في الرياح الجنوبية الغربية، وبجواره بقايا مدينة قديمة كانت في وقت ما سـوقاً تجارياً، وتوجد بحيرة طويلة هنا بداخلها واد صغير تتجمع فيه المياه من التلال". (مايلز، ١٩٨٦، ٤٣٠).

في عام ١٩٧١م اتجهت سـلطنة عمان إلى إحياء ميناء ريسـوت حيث بدأ العمل بإنشاء ميناء جديد في نفس الموقع لكن ليس في نفس الموضع ، فالظهير واحـد إلا أن النظير اختلف كثيراً عن نظيـره القديم، يتكون من حاجز أمواج

بطــول ٣٢٠ متراً، وأرصفة بطول ٢٥٠ متراً، مكون من ٣ مراسٍ لثلاث ســفن، ثم قامت الســلطنة بتوســيع هذا الميناء، وانتهى العمل فيه في فبراير ١٩٨٠م، وأصبحت طاقة الميناء الجديد مليون طن (أبو العلا،١٩٨٥، ٤٢).

- مرفأ جزيرة أورجيرس Orgyris أو سارابيس Sarapis (مصيرة)

أقدم إشــارة لجزيرة مصيرة في المصادر التاريخية أوردها الملاح اليوناني نيارخــوس (Nearchus) عــام ٣٢٥ ق.م، عندما أطلق عليها اســم (أوجيريس Ogyris) (بوتس، ٢٠٠٣، ١٠٩٣)، وفي وقت لاحق من القرن الأول أطلق (بليني) علــى الجزيرة اســم (أورجيريس Orgyris)، أما بطليموس فســماها (أورجانا Oragana) تحريفاً لنفس الاسم.

أما مؤلف كتاب (الطواف) فقد أطلق على الجزيرة اســم (سارابس Sar-pis) عندما قال في (فقرة ٣٣): «والى الشرق منه (ويقصد ميناء موشا) على مســافة (١٥٠٠) أصطاديــون (١٥٠ ميلاً) تقريباً تنتصب على طول الســاحل سلسلة من الجبال تأتي بعدها سبع جزر على صف واحد تسمى (زنوبيان) Z-nobia يعني بذلك الجزر المعروفة اليوم بـ (الحلانيات)، ويضيف إن الســاحل بعد هذه الجزر خاضع لسيطرة الفرس، وبعد قطع مسافة (٢٠٠٠ أصطاديون) من هذه الجزر شــرقا تقابلك جزيرة تســمى (سارابس Sarapis) (يعني جزيرة مصيرة) تبعد عن الســاحل بحوالي (١٢٠ أصطاديــون) ويبلغ عرضها حوالي (٢٠٠ أصطاديون)، وطولها (٦٠٠ أصطاديون) يســكنها صيادو الســمك، لغة أغلبهــم العربية، وتصدر الجزيرة كميات كبيرة من صدف الســلاحف الممتاز، وتتردد عليها بانتظام القوارب وســفن الشحن الخفيفة، أو المقطورة من ميناء (قنــا) الحضرمــي. (الطواف فقــرة ٣٣) وقد تم التأكد مــن حقيقة صلاتها التجارية مع حضرموت استناداً إلى الخزف المكتشف في الجزيرة والعثور على

خزف مماثل له في ميناء قنا الحضرمي (زارنس،٢٠٠١، ١٢٨).

البينة الأثرية:

تقع جزيرة مصيرة تحت تأثير الرياح الموســمية الجنوبية الغربية على بعد ٢٠ كم من اليابســة، وتتميز الجزيرة خلال العصور التاريخية القديمة بكونها حلقة وصل بين شمال وجنوب عمان، ذلك ما أكدته الآثار المكتشفة في الجزيرة حيــث عثر على نوعين مــن المواقع : التراكمات الصدفية شــبيهة بالتراكمات الصدفية المكتشــفة في رأس الحمراء، ورأس شــربثات في جنوب عمان التي تعود إلى نفس الحقبة الزمنية. أما المقابر فهي متناثرة حول مناطق ســاحلية في الجزيرة، ويتركز عدد كبير منها في خلجان صور مصيرة – أم قيس، يعود تاريخها إلى الألفين الخامس، والرابع قبل الميلاد، فآثار عصر البرونز واضحة بشكل جلي من خلال المدافن الغنية بمقتنياتها الأثرية (زارنس،٢٠٠١، ٧٩).

لقد كانت الجزيرة تقوم بدور ملاحي وتجاري مهم فهي تربط بين شــمال عمان وجنوبه (ســهل صلالة)، وجنوب الجزيرة العربية (اليمن القديم) وتشير الصلات القوية لتجمعات النحاس في وادي سوق في شمال عمان إلى استغلال النحاس فوق جزيرة مصيرة كجزء من التجارة البحرية للعصر البرونزي وأكدت الآثار تلك الحقيقة(زارنس، ٢٠٠١، ٧٩، ٨٠)، كما عثر في مصيرة على مصادر خام الحديد والرصاص (بوتس،٢٠٠٣، ١٠٥٦).

– كريبتوس ليمن (Kryptos limen) البندر الخفي

ذكر كلوديوس بطليموس في جغرافيته إلى أن هناك بندراً على الساحل بعد سلسلة الحجر الوســطى العمانية، يطلق عليه لفظة كريبتوس ليمن (Kryptos limen) ؛ أي (البندر الخفي)، وقد اعتبر (ســبرنجر) وآخرون من بعده أن هذا الوصف يتلاءم وبندر مسقط (بوتس، ٢٠٠٣، ١١٢٣)، أما (Groom) فيرى: «أن

المقصود بالميناء الخفي هو (مسقط) الذي اعتبره الميناء الرئيس للعمانيين في عهد بطليموس (١٥٠م)، ربما بعد أن تخلصت البلاد من السيطرة الفارسية بالعمليات العسكرية لقبائل الأزد، وتكمن أهمية ميناء مسقط في صلته بالمناطق الداخلية لعمان فهناك طريق تربط بين مسقط وإزكي عبر السيب وفجوة سمائل التي تعتبر مصدراً لوادي حلفان» (Groom, 1994, 208).

وبالنظر إلى الموقع الذي حدده بطليموس في خريطته نجد تقارباً بين هذا الميناء وبين ميناء مسقط، فموقع ميناء مسقط يأخذ شكل حدوة الحصان، فهو محاط بالجبال من الجانبين بحيث تشكل تلك الجبال حماية طبيعية له من الرياح، كما جاء في وصف بطليموس، يصف (مايلز) مسقط بقوله: «تقع مسقط أسفل سلسلة شامخة من القمم الجبلية، والميناء بمثابة جزيرة صخرية عارية وانحدارية يبلغ ارتفاعها ٣٥٠ قدماً وطولها ثلاثة أميال ونصف ويقع خارجها، وهذه الجزيرة يفصلها عن المدينة قناة ضحلة ضيقة ومداخلها من الجهة الشمالية، ولا يمكن للسفن القادمة إلى مسقط أن تشاهد الميناء حتى تدخل؛ لأن الجزيرة تحجبه من الأنظار، وبعد الدخول يبرز مشهد المدينة والسفن، وربما لهذا السبب أطلق عليه الإغريق القدماء اسم «الميناء الخفي»، وبالرغم من أن الجزيرة تشكل حاجزا فعالاً ضد الأمواج من الشرق، والغرب إلا أنها تترك الميناء تحت رحمة الرياح الشمالية الغربية، ولهذا فعندما تهب العواصف على المدخل في فصل الشتاء فإنه يتعرض لأمواج شديدة تستمر يومين، أو ثلاثة، وعلى الجانب الغربي من الميناء يوجد خليج صغير يسمى خور مكلا وهو محمي من الرياح على اختلاف اتجاهاتها، وتستخدمه السفن الشراعية التي تلجأ إليه، وخلال القرن ١٦ كان هذا الجوف يسمى «مكلا شيني»، أي الخليج الصيني، ولعله المكان الذي كانت ترسو فيه السفن القادمة

مــن الصين. (مايلز، ١٩٨٦، ٣٧٥) هذه المقومات الطبيعية تجعل من مســقط ميناء ذا أهمية وقيمة بالغتين، لا كمفتاح للخليج فحسـب؛ بل وكمركز تجاري للخليج والهند، وأفريقيا الشرقية والعراق.

أما المصادر الإسـلامية فقد حدثتنا بإسـهاب عن النشاط الملاحي لميناء مسـقط، وعن صـادرات وواردات الميناء، كما ذكـرت أن المراكب القادمة من الخليج تسـتطيع التوقف في مسـقط، أو صحار، وهما ميناءان على سـاحل عمان يعجان بالحركة والحياة فتتزود بقدر طيب من الماء وهي في طريقها إلى المحيط الهندي مباشرة إلى (كولم ملي) في جنوب (مالابار) وهو الطريق الذي وصفه كتاب (أخبار الصين والهند) (حوراني، د. ت، ٢٠٨) وبالنظر إلى موقعها المحكم والمناسـب غدا ميناء مسـقط بمثابة منطقة حـرة على طريق الملاحة الدولية لفترات لاحقة.

١ - ميناء عمَّانا Ommana أو Omanaa: أو Cauana

لقد شـغل ميناء عمانا كثيراً من الجغرافيـين، والأثريين، والمؤرخين؛ بيد أن اسـم عمانا جاء في الكتابات الكلاسـيكية بأكثر مـن صيغة Ommana أو Omanaa: أو Cauana، كاسـم بلد لها ميناء يحمل نفس الاسـم، ويعد (بليني) أول الكتاب الكلاسـيكيين الذين أشاروا إلى ميناء عمانا، وإلى مدن العمانيين، (Pline, VIII)، ويبدوأن (بليني) قد استمد معلوماته من مصادر يونانية سابقة، وهذا يبرهن على أن عمان أو (أرض اللبان العمانية) كانت معروفه لدى اليونان منذ النصف الثاني من الألف الأول ق.م، وقد توافرت لنا بعض الإشارات التي تؤكد هذا الافتراض، ومن ضمـن المعلومات التي ذكرها (بليني) قولاً مجهول التاريخ يمثل أول خبر سماعي عائد إلى الأزمنة الهلنستية، (٣٢٥- ١٠٠ ق.م)، مآلـه أن مكاناً مثل (عمان) موجود (بوتس،٢٠٠٣، ١٠٩٤)، وتزكية لهذا القول

أشـــار (إيزودوريوس Isodorus) السلوقي، نهاية الألف الأول ق.م، إلى إن هناك (ملكاً للعمانيين في أرض اللبـــان) (King of the Omanite, in the Frankincense Country)، كان يدعــى فــي أيامــه (جواســـوس Goaesus) (Groom, 1994, 199).

لقد ذكر مؤلف (الطواف) بلاد عمانا منذ أن وصل إلى رأس (ســـياجروس Syagrus) رأس فرتك، حيث بدأت له بلاد (عمانا) mainland of Omana ، وخليج عمانا Bay of Omana و هو الخليج الذي يلي رأس (فرتك) مباشرة، حيث يقول في (الفقرة٣٢): " بعد رأس (ســـياجروس) شرقا، Syagrus أي (رأس فرتك) ، ينفتــح (خليج عمانا The bay of Omana) . أي (خليــج القمر) حالياً . انفتاحاً كبيــراً حيــث يمتد داخل البر إلى مســـافة بعيدة، يبلغ عــرض الخليج (٦٠٠) (اصطاديون)[٥] أي (حوالي ٦٠ ميلاً)، وتحيط به من جهة البر جبال شـــاهقة، ويسكن أهلها الكهوف " .

ويضيــف في (فقرة ٣٥): «وعلى الســـاحل بعد هذه الجــزر (يقصد جزر الحلانيات وجزيرة مصيرة) توجد سلســـلة من الجبال اسمها (كالون Calon) ويلي ذلك على مســـافة قصيرة مدخل الخليج، وهناك كثير من مغاوص اللؤلؤ، وإلى الجهة اليســـرى من المضيق تقوم جبال عظيمة تســـمى (أســـابون Asa-on)، وفــي الجهة اليمنى يبدو واضح المعالم جبال عالية تدعى (ســـميراميس Samiramis)، ويبلــغ طول المضيق بين هذه الجبال نحو (٦٠٠ أصطاديون) (٦٠ ميــلاً) وفيما وراء ذلك يمتد ذلك البحر الكبير العريض، الخليج إلى مســـافة بعيدة فـــي الداخل، وفي نهايته تقوم مدينة تجارية يســـودها القانون تســـمى (أبولوجـــوس Apologus) أي (الأبلة) عند مصب القناة على دجلة الواقعة على

مقربة من (خاراكس Charax) (خاراسان)، ومصب نهر الفرات».

وفي (الفقرة ٣٦) يواصل حديثه: " وعلى مسيرة ستة أيام على طول مدخل الخليج هناك مدينة وميناء تجـاري يدعى (عمانا) Ommana، يخضع للفرس، و(أبولوجوس) (Apologos) وإلى ميناءي هاتين المدينتين (يقصد ميناءي: عمانا وأبولوجوس)، تأتي المراكب بانتظام من (بريجازا Barygaza) حاملة النحاس، وخشب الصندل وخشب الساج، والأبنوس، وإلى (عمانا) يجلب اللبان من (قنا)، ومن عمانـا تصدر القوارب المخيطة المعروفة بالمدرعات، إلى بلاد العرب ومن كل مـن هذين الميناءين : (أبو لوجوس)، و(عمانا) يصدر اللؤلؤ إلى (بريجازا)، وإلـى بلاد العرب أيضاً، إلا أنه دون المسـتوى الهندي، وتصدر كذلك الصباغ، والملابـس، ومقادير كبيرة من التمر، والذهـب، والرقيق»، (Schoffe, 36, 1995) إذن فميناء عمانا في نظر مؤلف الطواف يقع على مسيرة ستة أيام من مدخل الخليـج، غير أنه لم يحدد اتجاه السـير إليه، لا إلـى خارج (الخليج)، ولا إلى داخله. كما اختلف الباحثون بسـبب إشـارة كاتب الطواف أنه ميناء فارسـي .(Schoff, 1995,36)

هذا التحديـد دفع بعض الباحثين إلى القـول أن (عمانا) ميناء يقع على سـاحل (مكران)، والبعض الآخر يعتقد أنه على الساحل العربي، أو على خليج عمـان (بوتـس،٢٠٠٣، ١١٠٠-١١٠٥). ولا أدري كيف فات على المختلفين عن تحديد موقع (عمانا) أن يلاحظوا أن تقرير (الطواف) يجعل صادرات (عمانا) عبارة عن سلع خليجية كاللؤلؤ مثلاً وليست فارسية، ولا هندية، فهي لا تختلف عـن صـادرات (أبو لوجوس) في العراق. إضافة إلى ذلك فقد أشـار: إلى أن (عمانا) تصدر نوعاً من القوارب أطلق عليها اسـم (مدرعات madarata) وهي عبارة عن سـفن مشدودة بدرع النخيل، وهذا الاسم عربي الصيغة. دون أدنى

شك. كما أن هذا الأسلوب في بناء السفن عرفه العمانيون منذ زمن بعيد.

ونلاحظ أيضاً أن وصف الطواف لاتجاه ساحل عمان الشرقي لا يختلف عن رسم اتجاهه في خريطة بطليموس المعروفة (ت ١٦٧م)، فهو يتجه في خط مستقيم نحو الشمال؛ بينما هو في الحقيقة يتجه من (رأس الحد) نحو الشمال الغربي ثم ينحرف إلى الشمال بينما يميل قليلاً إلى الشرق (شهاب، www. nizwa com/23/p8_16.htmel)، هذا يؤكد أن الرومان لم تكن لديهم معرفة دقيقة بشواطئ الخليج العربي، ولم يتمكن صاحب الطواف من الوصول إلى المناطق الواقعة بعد جزر (زنوبيا) (أي جزر الحلانيات)؛ وذلك بسبب خضوع منطقة الخليج للسيطرة الفارسية العدو التاريخي للرومان.

البينة الأثرية:

تضاربت آراء الباحثين، كما أشرنا سابقاً، حول موقع ميناء (عمانا)، وبعد تحليل المعطيات الجغرافية وقياس المسافات التي جاء بها كتاب الطواف يرى بعض الباحثين أن ميناء صحار هو الميناء المطابق لميناء عمانا، إلا أن شح المعطيات الأثرية المكتشفة في ميناء صحار لم تساعد على تدعيم المؤيدين لهذا الرأي (بوتس، ٢٠٠٣، ١١٠١)، أما عالم الآثار (Poots) فيرى أن موقع (الدور) الأثري هو الموقع المثالي لميناء (عمانا) مستنداً إلى المعطيات الأثرية القيمة المكتشفة في الموقع Poots 2003, 288-291)) والمتمثلة في ما هو آت:

تقع (الدور) بإمارة (أم القيوين) بدولة الإمارات العربية المتحدة، على بعد ١٢٠ كيلاً تقريباً من مضيق هرمز، على خور ضحل، هو خور البيضاء الذي كان مرفأً جيداً للسفن خلال نهاية الألف الأول قبل الميلاد. تقع آثار الميناء حالياً على بعد حوالي ٣ أكيال من الساحل (صراي، ٢٠٠٠، ٤٤). كشفت البعثات الأثرية عن آثار ميناء قديم كان مزدهراً في الفترة من القرن الثاني

قبـل الميلاد وحتى القــرن الأول الميلادي، ومن أبرز الآثار مســتوطنة متكاملة تضــم معبداً، وقلعــة، ومقابر، وهياكل عظمية لجمال وبجانب أحدها ســيف حديدي، ومن الآثار الأكثر أهمية الأدوات المعدنية كرؤوس السهام، والمسامير، والأسلحة(سيوف، خناجر)، أداة وزن من الرصاص معلق عليها حلقة حديدية، تمثالان لطائر من الحجر الجيري، وكمية هائلة من الفخار. (Poots 2003,274-291)، كمــا عثر في المدفن الكبير في المنطقة (AV) على حوالي ٢٠ جراماً من المــر واللبان، وهذا الاكتشــاف يؤكد ما جاء في كتاب الطــواف عن صادرات وواردات ميناء عمانا (هيرينك، ٢٠٠٢، ٢٠٥). وقد ســاعد العثور على عملات معدنية في معرفة طبيعة هذه المنظومة التجارية. وهذا ما يشير إلى أننا أمام كيان سياســي واقتصادي مســتقل له صلات تجارية متميزة مع كل من الهند، وبالعالم الروماني، وفارس، والأنباط، سراكس، و(الجنوب العربي) اليمن القديم ومناطــق أخرى من العالم (Poots 2003,310)، وعلــى بعد ٥٠ كيلاً في المنطقة الداخلية من الميناء يوجد موقع أثري يســمى (مليحة)، تنتشر آثار (مليحة) في مســاحة تمتد حوالــي ٤ أكيال، وقد اعتبره علماء الآثار ســوق الميناء، ويمكن الوصــول إلى هذا الموقع عن طريق البر والبحــر. لقد أثبتت المعطيات الأثرية أن الدور ومليحة موقعان يشــكلان مملكة محلية تمتلك عملتها الخاصة، فكان الموقعان متداخلان ومتصــلان اتصالاً قوياً، ففي الوقت الذي كانت فيه الدور تقوم مقام المرفأ ومصدر الغذاء البحري (مظلوم، ١٩٧٥، ١٥-١٦).

في حين أن دراســة حديثــة لعالم الآثار (صباح جاســم) تقدم عدداً من القرائــن الأثرية الجديدة التي تم اكتشــافها في مدينــة (دبا الحصن) التابعة لإمارة الشــارقة المطلة على الســاحل الشــرقي لبحر عمان، وعلى ضوء تلك المعطيات اقترح (جاسم) أن ميناء (دبا الحصن) هو الموضع الأصلي الذي كان

يحتله ميناء عمانا القديم قبل أكثر من ٢٠٠٠ عام (جاسم، ٢٠٠٨م).

صادرات وواردات ميناء عمانا في ضوء كتاب الطواف حول البحر الأرتيري:

في الفقرة السابقة يبرز مؤلف كتاب (الطواف) دور (عمانا) كميناء مرور (ترانزيت) دولي، يستقبل ويصدر السلع القادمة من موانئ العالم القديم، وفي عهده كان ميناء (عمانا) المتجر الوحيد في الخليج الأسفل الذي يعرفه مؤلف كتاب الطواف، وفي ضوء ما جاء به كتاب (الطواف) من سلع يتاجر بها ميناء (عمانا) مع العالم القديم، سنقف هنا وبشكل تفصيلي على طبيعة تلك السلع الصادرات منها والواردات مع إضافة تحليل تاريخي لها، ولاستجلاء الصورة أكثر عدنا إلى الكتابات المسمارية وما جاء فيها من إشارات تتحدث عن النشاط التجاري بين ماجان وبلاد الرافدين، ولإثبات تلك الحقائق التاريخية أكثر استعنا بما توافر لدينا من معطيات أثرية تم اكتشافها مؤخراً في أنحاء متفرقة من سلطنة عمان ودولة الإمارات العربية المتحدة.

الصادرات :

- القوارب المعروفة باسم ماداراتا:

تعد السفن من أهم صادرات (عمانا) في القرن الأول الميلادي كما أشار إلى ذلك كتاب (الطواف) وأطلق عليها (المدرعات)، ويذكر النص أن هذه القوارب كانت تصدر إلى جنوب الساحل العربي اليمن القديم.

ومن المعروف أن صناعة القوارب حرفة قديمة لدى سكان (مجان) منذ العهد السومري فكل النصوص المسمارية تحدثت عن سفن مجان ومنها ملحمة (جلجامش) (الجرو، ٢٠٠٦،٧٥)، كما أن هناك نقشاً عثر عليه في لجش (أقدم المدن السومرية) يعود إلى عهد الملك (شلجي) يذكر فيه توزيع الخبز على

جماعة من بنائي السفن الماجانيين) (بوتس، ٢٠٠٣، ٢٥٢)، ويذكر (Glaser) أن هذا النوع من القوارب عربي الأصل، ويقصد بها القوارب المشدودة بحبال من ألياف النخل (١٨٩٠، ٢، ١٩٠.)، وتشير المصادر أن هناك نوعين من القوارب منها ما يشد بألياف شجرة النخيل ومنها مايشد بألياف شجر جوز الهند.

أما (Pliny) فقد تحدث عن كيفية بناء القوارب عن طريق خياطة مجموعة من الألواح الخشبية، وعلق أيضاً على كيف كان البحارة يستغلون الرياح الموسمية الشمالية الشرقية للإبحار إلى الهند وكانت الرحلة التي تتم على امتداد السواحل العربية تتسم بالخطورة وتستلزم وجود مجموعة من رماة السهام على متن سفن البضائع لرد القراصنة الذين انتشروا كالطاعون في المياه الساحلية (Pliny, VI, 36)، ويصف (Theodore Bent) هذه القوارب بأن لها حدبة طويلة مزخرفة بالصدف، فعندما تكون الرياح مقابلة فإنها تدفع بدواسات من ألواح خشبية مختلفة مربوطة بحبال إلى أطراف السارية حيث يجلس المسئول عن الدفة على كرسي كعجلات المدافع (Bent, 1900, 8)، ويؤكد (زويمر Zwemer) قول (الطواف) حيث يذكر أنه حتى سندباد كان يعرف كل قطعة في السفينة وكل حبل حيث كل المراكب لها خيوط جيدة ومصنوعة بشكل جيد من خشب هندي أصلي (Zwemer, 1907,101)، وكل مركب يحتوي على رأس خروف وهو رأس الخروف الذي يذبح عند إطلاق المركب لأول مرة كقربان وهذه العادة لم يستأصلها الإسلام. كما أن المراكب الكبيرة تحمل في حدود أربعين شخصا على متنها نصفهم أو ما يزيد هم من الغواصين أما الباقون فهم من حملة الحبال أو مسيري الدفة (Schoff, 1995, 153-155).

اللؤلؤ:

يشير كاتب (الطواف) إلى أن اللؤلؤ كان أحد صادرات ميناء عمانا إلى بلاد

العــرب، وإلى بريجازا (Barygaza)[٦] في خليــج كمباي (Cambay)، إلا أنه دون المســتوى الهندي. ومن المعروف أن اللؤلؤ الخليجي يمتاز بنظافته، وبريقه مدة أطول، وخصوصا في المناطق الاســتوائية ولهذا فهو مطلوب في الهند. وكانت السفن تعود من هناك محملة بالنحاس والأبنوس، ومختلف أنواع الخشب.

منذ عصور موغلة في القدم يعتبــر اللؤلؤ أهم الثروات البحرية، وأكثرها قيمة بالنسبة لاقتصاد منطقة الخليج العربي بشكل عام، فقد أشارت الكتابات المســمارية إلى هذه السلعة القادمة من الخليج العربي والتي أطلقوا عليها في الكتابات المســمارية اسم (عيون السمك) (البدر، ١٩٧٨،٧١)، ومن المعروف أن بيئة الخليج العربية من أنسب البيئات البحرية ملاءمة لتكاثر الحيوان الرخوي المنتج للؤلؤ، وذلك بما تمتاز به مياهه من دفء وصفاء.

الأرجوان :

وهو لون يستخرج من الكثير من حيوانات من فئة الرخويات البحرية وفي فتــرة حياة مؤلف (الطواف) يصــدر الأرجوان من مينــاء (عمانا) إلى جنوب الجزيــرة العربية، وإلــى الهند، وهو يحتوي على عصارة مطلوبة بشــكل كبير لصباغة الملابس وتســتخرج الصبغ من وريــد أبيض حيث يكون خفيفاً ومائلاً إلى الأســود. أما باقي الجســد فهو خال من العصارة تمامــاً، ومن المهم جداً أخــذ هذه الرخويات حية من البحر إذ أنهــا إذا ماتت تفرغ هذه العصارة كما أن الحيوانات الكبيرة تستخرج منها العصارة بعد إزالة القوقعة، أما الحيوانات الصغيــرة منها، فإنها تعصــر مع وجود القوقعة لاســتخراج الصبغة (Schoff, 1995, 156).

وبعــد أخذ العصارة، فإن الوريد يقطع ويضــاف إليه بعض الملح ثم يترك لينقع لمدة ثلاثة أيام ثم يطبخ في أوعية من القصدير على درجة متوسطة من

الحــرارة وبعد ١٠ أيام يكــون كل ما في القدر قد تحول إلى ســائل إلا أنه لا يســتخرج من الوعاء حتى يكون اللون مقنعا للمالــك. وعلى هذا فإن الصبغة التي تميل إلى الاحمرار تعتبر أقل جودة من تلك التي تميل إلى السواد(Schoff, 1995, 156).

الخمور:

حدثنا كتاب (الطواف) على أن الخمر يشكل سلعة يصدرها ميناء (عمانا) إلــى العالــم القديم، وهي في الغالــب مصنوعة من التمر نظراً لوفرة شــجر النخيــل، ويذكــر كل من (ســترابو Strabo) و(ديوســكوردس Dioscorides) أن الخمور كانت تصنع كعلاج مســكن لعدد من لأمراض ومنها أمراض البطن في العصور القديمة (Schoff, 1995, 156).

وقــد عثرت بعثات التنقيب في موقع (مليحة) على جرار (الأنفورا) يونانية الصنع، ذات شــكل بيضاوي، وعنق طويل وعروتين طويلتين، يعود تاريخها إلى حوالي النصف الثاني من الألف الأول قبل الميلاد، وهذه الجرار تستخدم عادة في تصدير الخمور (بن صراي، ٢٠٠٠، ١٧٩).

التمور:

يذكــر مؤلف (الطــواف) أن التمور تصدر من (عمانــا) بكميات كبيرة ضمن الســلع الأخرى، وهذا القــول لا جدال حوله فشــجرة النخيل من أهم الأشــجار المثمرة، والمنتجة في عمان على الإطــلاق حيث تجود زراعتها. وقد قدم لنا (بليني) وصفا طويلا لشــجرة النخيل واستخداماتها، ويذكر أن التمر العربي كان الأفضل، ووصف وصفا دقيقا اختلاف أجناس النخلة وأنواع الطلع، وخصوصا الأنواع الجيدة منها (Pliny, XIII. 7).

وكون النخلة شــجرة متميزة فإنه يجب أن تنبت (تلقح) بشكل كامل بحيث

يكـــون التلقيح كامل الخصوبة حتى تعطي النخلة أفضل ثمارها وعلى أن تكون بمقاديـــر محددة وهذا يلزم المعرفة التامة بعـــادات النخلة، وطبيعتها، لتحديد المقادير، والأوقات المناســـبة للتلقيح بما في ذلـــك الوقت، ودرجة حرارة الجو وغيرها. وهذه الخبرة توافرت لدى ســـكان الجزيرة العربية منذ عهود موغلة فـــي القدم، ومحيط الخليج العربي، وربما كانت منطقة جنوب شـــرق الجزيرة العربيـــة من أولى المناطق في العالم المنتجـــة للتمور (Schoff, 1995, 158) نظراً لتوافـــر البيئة الطبيعية الملائمة. وقد عثر في (مليحة) على بقايا من المنتجات الزراعية ومن بينها التمور والحبوب (بن صراي،٢٠٠٠ ،١٨٨).

الذهب:

يذكر مؤلف كتاب (الطواف) أن الذهب نوعان نوع كعملة يســـتورد من روما إلى الهنـــد، ونوع كمعدن خام يســـتورد من عمّانا فقط. فقـــد ذكرت المصادر القديمة أن الذهب منتج مهم لشرق الجزيرة العربية حيث كانت أفضل المناجم لـــه في وادي (الرمة) ووادي (الدواســـر) ووادي (جبرين) ويذكر ذلك (Glaser) حيث حـــدد جميع حقول الذهب فـــي الجزيرة العربيـــة (Schoff, 1995, 160)، وهناك من يرى أن عمانا هي جزء من (أوفير) الأرض التي كان الملك ســـليمان يجلب منها كميات كبيرة من الذهب (حوراني، د.ت، ١٣٩).

ولقد كان ذهب (اوفير) يســـمى (Opyron) عنـــد اليونانيين، والرومانيين. ويعتقد (ديودروس سيســـلاس) أنها كلمة يونانيـــة تعني «ذهب بلا نار» حيث يضيـــف: بأن هذا النـــوع من الذهب إنما يوجد على شـــكل كريات في حجم البندق يتم تجميعه، ولا يحتاج إلى نار لإزالة الشـــوائب منه فهو نقي بطبيعته (Schoff, 1995, 160).

العبيد:

تشكل تجارة العبيد عند العرب جزءاً من التجارة الداخلية والخارجية منذ

عصور قديمة، فقد أشــار كتاب (الطواف) إلى أن ميناء عمانا يعد من الموانئ المصدرة لهذه التجارة. ولا يستبعد أن يتم جلب العبيد من شرق أفريقيا.

وقد عرف عرب الجنوب تلك السلعة منذ عهود أبعد من عهد (الطواف) بأربعة قرون تقريباً، فبعض النقوش اليمنية القديمة وبالذات (المعينية) تذكر اســتيراد العبيد من سواحل البحر المتوسط، ومصر، وشرق أفريقيا، والهند. ويتضح ذلك من قائمة عبيد المعبد التي ورد فيها (٧٤) اسماً، فقد قدم تجار (معين) هؤلاء الإماء إلـــى معابدهم كجزء من ضريبة التجارة، في حين اتخذ بعضهـــم الآخر منهن زوجـــات لهم، كما قامت أخريـــات بالخدمة في المنازل (Ryckmans : 1961).

المنسوجات:

يعد مؤلف كتاب الطـــواف أول كاتب يوناني يحدثنا عن أن (عمانا) تصدر المنسوجات وأنها تعد إحدى الحرف المعروفة لديها، وقد كشفت البعثات الأثرية عن منسوجات في موقع (مليحة)، وأدوات غزل مصنوعة من ضلوع الحيوانات في موقـــع (الدور) وهذه المعطيات تؤكد ما جاء بـــه مؤلف (الطواف) وتبرهن بالدليل المادي على معرفة سكان المنطقة صناعة المنسوجات منذ عهود موغلة في القدم (بن صراي، ١٧٨،٢٠٠٠-١٧٩).

ومن المعروف أن (عمان) عرفت في العصور الإسلامية بصناعة المنسوجات ذات الجـــودة العالية، وهذه الجودة لم تأت إلا من خبرة واســـعة تمتد جذورها إلى عهود موغلة في القدم، حول ذلك يقول (المسعودي): « إن التجار العمانيين وغيرهـــم من التجار العرب كانوا يحملون منتجات بلدانهم إلى مناطق الشـــرق خاصة الهند، والصين فيقايضـــون أهلها بأثواب حريرية، وقطنية، ومخملية » (المسعودي،١٩٦٦ ،ج٥،٢٨١).

- **الواردات:**

النحاس:

ذكر النحـــاس في عصر مؤلف كتـــاب الطـواف (منتصـف القرن الأول الميلادي تقريباً) على أنه من السلع المستوردة من الهند إلى الخليج العربي، ومع أنه لم يكن كثير الوفرة في الهند؛ إلا أن كميات لا بأس بها كانت قد صهرت في (Rajputrana) في جنوب الهند وفي مختلف ضواحي (Himalaya) حيث الصخور شبه كلسية (Schoff, 1995, 15.).

ويذكـــر (Pliny) أن النحاس، والحديد، والزرنيخ، والرصاص الأحمر كانت صـــادرات (Carmania) (كرمانيـــا) إلى الخليج العربـــي، وموانئ البحر الأحمر للتوزيـــع (VI, 26) ومـــن المعروف أن النحاس كان من أهـــم صادرات مجان في العهود القديمة.

خشب الصندل:

الصندل هو شـــجيرة صغيرة خضراء أصلها من المناطق الجافة في جنوب الهند، وقد عرفت أشـــجار الصندل في الهند من العصور القديمة. تعتبر هذه الإشـــارة الواردة في (الطواف) هي أول ذكر للصندل عند الرومان، وبعد ذلك تكرر ذكر هذا النوع من الأخشـــاب علي يد العرب الأوائل الذين زاروا (الهند)، و(الصـــين) حيث نســـبه العرب إلـــى (الصين) وهو خطأ كما يشـــير إلى ذلك (Watt) اســـتناداً إلـــى حقيقة أن المراكب الصينية فـــي تلك الفترة كانت تجوب البحار من الصين، وحتى الخليج العربي مروراً بالهند للتجارة، حيث ينتهي بها المطـــاف إلى تفريغ البضائع لدى تجار بغداد وهذا النوع من الأخشـــاب أصله ليس من الصين اســـتنادا إلى تجارب المـــزارع الملكية النباتية في (كالوتّا) حيث تبين أن أصله يعود إلى الهند (١٩٠٨، ٩٧٦). وقد كشـــفت البعثات الأثرية على

وجود الخشب في عدد من المواقع الأثرية بدولة الإمارات العربية المتحدة ومنها موقع (مليحة).(Poots, 1992, 266)

خشب الساج:

الساج شجرة كبيرة تنبت في شبه الجزيرة الهندية. وهذا النوع هو الأكثر استيراداً من الهند كما جاء في كتاب (الطواف)، وهو الأكثر استخداماً في البناء.

وتعود القيمة الفعلية لهذا النوع من الخشب إلى طبيعته، حيث يحتوي كميات كبيرة من السوائل التي تجعله مقاوماً جيداً للمياه (Schoff, 1995, 152)، ويذكر (Watt) أن أحد المباني التي استخدم فيها الساج يعود إلى ٢٠٠٠ عام، وأن اكتشاف خشب الساج يعود إلى القرن السادس قبل الميلاد وربما قبل ذلك (Watt, 1908, 1068)، ويضيف (المسعودي) إن هذا النوع من الخشب يستخدم في صناعة السفن، وبناء المنازل، وصناعة الآثاث (المسعودي،١٩٦٦، ١٥٢-١٥٣).

الخشب الأسود:

هذا النوع من الأخشاب غني بالألياف وهو شبيه بخشب التوت الأبيض من حيث التركيب، ويرى (Watt) أنه أحد أفضل وأقسى أنواع الخشب في (Panjab)، وغرب الهند. وهو خشب يظل لمدة طويلة فلا يتشقق أو يلتوي ويستخدم عند الحاجة إلى أخشاب لها قوة ومتانة كالاستخدامات الزراعية، عمل العجلات، وبناء القوارب بالإضافة إلى الأثاث وتشكيلات الخشب؛ وفي أعالي الهند يستخدم الخشب الأسود محل خشب الورد نظراً للتشابه فيما بينهما. ويميز (Watt) (١٩٠٨، ١٠٦٩) بين الخشب الأسود وبين خشب الورد الذي هو في الأصل من عمق الجنوب الهندي على أن أصل هذا الخشب من مناطق الهملايا

حيث الأنهار ذات الشواطئ الحصوية والرملية حيث يذكر (الطواف) أنها كانت تستورد من هناك (Schoff, 1995, 153).

خشب الأبنوس:

يشير مؤلف (الطواف) بأن هذا النوع من الخشب كان يورد من (بارياجازا) إلى (عمّانا) و(أبولوجوس). هو نوع من الأخشاب يكون وسطه أسود اللون ويستخرج من أشجار الخوخ وهو من الأنواع المفضلة منذ بدايات الحضارة الإنسانية حيث ذكرت بعض النقوش المصرية من أيام ملوك الأسرة الرابعة قرابة ٢٥٠٠ قبل الميلاد، أن خشب الأبنوس يستورد من أرض الزنوج في أعالي النيل، أما بعثة الملكة (حتشبسوت) حوالي (١٥٠٠ ق.م) فقد أحضرت الخشب من أرض (بونت)، ويذكر العهد القديم ذلك على أنها كانت لتجارة العجلات أن رجال مملكة (ددان) كانوا تجاراً وقد أحضروا قرون العاج وخشب الأبنوس، وهذا يدل على دور عرب شمال شبه الجزيرة العربية في استمرارية تجارة الأبنوس من الهند في حوالي القرن السابع قبل الميلاد[٧]. ويذكر (بليني) أن خشب الأبنوس جاء إلى روما من الهند، ومصر، وهو يحدد نوعين من خشب الأبنوس الفاخر والعادي (Pliny, XII, 8,9)، ويستخدم هذا النوع من الخشب عادة في بناء أسقف المنازل.

اللبان :

أثبتت المعطيات الأثرية أن سلعة اللبان كانت من أقدم السلع التي تاجرت بها (ظفار عمان) إلى العالم الخارجي منذ العصر الحجري الحديث (زارنس، ٢٠٠١، ١٠٠)، فقد استخدم اللبان بوصفه سلعة مقدسة لدى كل حضارات العالم القديم (Groom, 1981, 163-164) ، وأشار كتاب (الطواف) إلى أن سلعة اللبان تصل إلى ميناء عمانا من ميناء (قنا) الحضرمي، ومن المعروف أن

(ظفـــار) أرض اللبـــان العماني كانـــت خاضعة في عهد المؤلـــف (القرن الأول الميلادي) لنفوذ ملوك حضرموت، ذلك ما أكدته النقوش الحضرمية المكتشـــفة في ميناء (ســـمهرم) خور روري حالياً في ظفـــار (Pirenne, 1975, 81-95) فكان اللبان ينقل بحراً من ميناء ظفار الشهير (سمهرم) إلى ميناء (قنا) أشهر موانئ حضرموت على البحر العربي ويصدر بعدها براً وبحراً إلى مناطق متفرقة من العالم (الجرو، ٢٠٠٣، ٦٢).

الخاتمة:

منذ عهود موغلة في القدم اســـتثمر العمانيون مميزات موقعهم الجغرافي خير استثمار عندما قاموا بدور التاجر، والوسيط التجاري بين عدد من المراكز الحضارية في العالم القديم، كبلاد الرافدين، ودول البحر المتوســـط، وشـــبه القارة الهندية، وجنوب شرق آسيا، وجنوب الجزيرة العربية، والساحل الشرقي لأفريقيا، والعكس، ومنذ تلك العهود لم تكن عمان ممراً، أو معبراً فحسب ؛ بل كانـــت مركزاً من أهم مراكز تجارة المرور في العالم القديم، أو ما يعرف حالياً بتجارة (الترانزيت) البحري، فكانت موانئها بمثابة مراكز تجارية تعج بالحركة، والحيوية تلك الصورة عكستها جميع المصادر التاريخية القديمة.

من خلال ما مر بنا يمكن أن نقسم المعطيات التاريخية والجغرافية لجنوب شـــرق الجزيرة العربية في المصادر الكلاســـيكية إلى مرحلتين: المرحلة الأولى (القـــرن الخامس - القرن الأول ق.م) وصلتنا من هذه المرحلة معلومات عامة، يغلب عليها المحاولات الاستكشـــافية ذات الطابع العسكري، كما تتسم بالجهل المطبـــق بطبيعة هذه المنطقة، ويجمع المؤرخـــون أن العالم الإغريقي كان يجهل جزيرة العرب الجنوبية الشـــرقية قبل القرن الأول ق.م، الاسم الوحيد المعروف لهم هو (Maketa) أي ما عرف بشـــبه جزيرة مســـندم، خلال مدة طويلة، وقد

حصـــل الإغريق على بعض الأخبار الضئيلة والمشوشـــة، أمـــا كتابات المرحلة الثانيـــة (القـــرن الأول ق.م - القرن الرابع الميلادي) فقـــد تحدثت عن جنوب شرق شبه الجزيرة العربية بصورة أفضل من المرحلة السابقة، وعلى الرغم من الضبابية، والإربـــاك الذي ظهر واضحاً في بعض المعطيات الجغرافية للكتاب الكلاسيكيين لهذه المرحلة ؛ إلا أننا ندين لهم بالفضل في توثيق أسماء موانئ، ومـــدن، وجبال، وجزر، وقبائل عمان في العصور القديمة، وقد تمكن الباحثون المحدثـــون من التحقق من بعض تلك الأســـماء، والوصول إلـــى نتائج إيجابية، وخير ما نستنتجه من هذه الدراسة:

- حدثتنا المصادر الكلاســـيكية عن أن الموانئ العمانية الواقعة على الشـــريط الســـاحلي لخليـــج عمان، والخليـــج العربي كانت في تلـــك الحقبة خاضعة للفرس؛ إلا أن المعطيات الأثرية لم تثبت ذلك، في حين أن المعطيات الأثرية والنقشـــية تشير إلى أن (ملوك حضرموت) قد بسطوا هيمنتهم على الإقليم الجنوبي لعمان (أرض ســـأكلن) في النقـــوش الحضرمية ويقصد به (إقليم ظفار)، أرض اللبان، حيث تحكموا به، وبموانئه وبمسالكه البرية منذ القرن الثالـــث ق.م وحتى ســـقوط دولة حضرموت على يد دولـــة حمير في نهاية القرن الثالث الميلادي.
- علـــى الرغم من الهيمنة الحضرمية على جنوب عمان، كان اســـم عمان منذ القرن الأول الميلادي شائعاً في الكتابات والخرائط اليونانية والرومانية.
- أســـهبت المصادر الكلاســـيكية في الحديث عن الازدهـــار الملاحي للموانئ العمانية الواقعة على البحر العربي، وعلى خليج عمان، وعلى الخليج العربي خلال تلك الحقبة، وحددوا مواقعها الجغرافية، وظلت بعض الأســـماء مثار جدل علمي حتى الآن.

- مــن الملاحظ أن الموانئ العمانيــة لهذه الحقبة قامت في مواقع آمنه وفرتها لها الطبيعة، واستثمرها الإنسان خير استثمار، وكون هؤلاء الكتاب أول من أشــار إلى نشــاط هذه الموانئ؛ إلا أن ذلك لا يعني أنها لم تكن موجودة قبل هذه الحقبة.
- أشــارت المصادر الكلاســيكية إلــى الدور الفريد الذي ســاهمت به بعض الجزر العمانية في الملاحة، حيث كانت موانئها الطبيعية بمثابة مرسى آمن للسفن.
- ظل العمانيون يمارســون حرفة صناعة الســفن التي لم يتم تصنيعها لتفي بحاجة العمانيين فقط ؛ بل غدت سلعة تصدر إلى عدد من المراكز الحضارية كما أشار إلى ذلك مؤلف كتاب (الطواف حول البحر الأرتيري).
- ســاهم العمانيون بفاعلية كبيرة في الملاحة العالمية فتاجروا بسلعهم وسلع غيرهم، فكان لهم دور بارز في التجارة الدولية، وشبه الدولية، والمحلية.
- تزامن الانتعاش الملاحي للموانئ العمانية مع وجود فئة من الملاحين، والربابنة المتميزيــن الذين صقلت الرحلات التجارية مواهبهم، وخلقت منهم ملاحين مهرة، بفضل مراقبتهم للكواكب والنجوم وتتبعهم لمسارها، وبفضل معرفتهم بهبوب الرياح الموســمية، فغدوا يقومون برحلات بحرية طويلة المدى، حتى أصبحوا أسياد المحيط الهندي قبل وصول الرومان إليه.
- أكدت المعطيات الأثرية المكتشــفة في الموانــئ العمانية القديمة، في كل من ســلطنة عمان ودولة الإمارات العربية المتحدة على وجود صلات وعلاقات تجارية دولية بين ســكان عمان القديمة والعالم القديم، فهناك آثار متنوعة مــن روما، وســوريا، والأنباط، وجنوب بلاد الرافدين، والجنوب الشــرقي لإيران، وباكســتان، والهند، وجنوب الجزيرة العربية (اليمن القديم)، وحتى

أن بعض المواد جلبت من شـــرق أفريقيا، وســـيريلانكا إلى المنطقة، كل ذلك يكشف حجم النشـــاط الاقتصادي، والثراء المادي الذي كانت تنعم به عمان في عصورها القديمة، ويبرهن على مســـاهمتها الفعالة في التجارة الدولية للعالم القديم.

الإحالات المصادر والمراجع:

(★) كلية الآداب والعلوم الاجتماعية (جامعة السلطان قابوس).

(١) وكلمة (Monos) في اللاتينية تعني : جبل، وكلمة (Asabo) ربما تكون محرفة من الكلمة السبئية (أ (س ع ي ف) والتي تعني (قمة) أو (رأس الجبل)، وقد وردت هذه التسمية في النقش اليمني الذي يتحدث عن غارة قامت بها قبائل يمنية إلى الموانئ المجاورة من (رؤوس الجبال) (مسندم)، (السقاف، مرجع سابق، ٤٦). كما أطلق (كتاب الطواف) على رؤوس الجبال اسم (Asabon) ووصفها بأنها تقع إلى اليسار من مدخل الخليج وبأنها جبال كبيرة.

(٢) جرها : مدينة قامت على ساحل الأحساء، اشتهرت بتجارتها في القرن الثالث ق.م ، أما موقعها اليوم فيرجح أنها (الجرعا) الواقعة بالقرب من ميناء (العقير) الحالي في منطقة الأحساء. أنظر : (حوراني، الملاحة العرب، ص ٤٣).

(٣) ١٠٠ أصطاديون = ١٠ أميال.

(٤) المسافة بين ميناء قنا ومينا موشا حوالي ٥٠٠ ميلٍ بحريٍّ.

(٥) ١٠٠ أصطاديون يعادل ١٠ أميال.

(٦) هي (Broach) الآن ويطلق عليها العرب (بروص).

(٧) حالياً منطقة (العلا) في المملكة العربية السعودية.

المصادر:

- الكتاب المقدس (١٩٩٢م)، العهد العتيق ، دار الكتاب المقدس في الشرق الأوسط، بيروت.
- بزرك، بن شهريار الناخذة الرام هرمزي، (١٨٨٣-١٨٨٦م)، «كتاب عجائب الهند بره، وبحره وجزايره»، ليدن.
- الهمداني، الحسن بن أحمد بن يعقوب، (١٩٨٣م)، «صفة جزيرة العرب» ط٣، تحقيق، محمد بن علي الأكوع، مركز الدراسات والبحوث، صنعاء .
- المسعودي، (أبو الحسن)، علي بن الحسن، (١٩٦٦م) «مروج الذهب ومعادن الجوهر» ج٢، تحقيق، شارل بلا، بيروت.

المراجع:

- أبو العلا، محمود (١٩٨٥م)، «موانئ سلطنة عمان والتنمية قديماً وحديثاً»، الندوة العلمية للموانئ والتنمية في دول الخليج العربية، المنعقدة في الفترة من ١٣-١٦ أبريل ١٩٨٥م، دراسات الجزيرة والخليج، الكويت.
- البدر، سليمان سعدون (١٩٧٨م)، «منطقة الخليج العربية خلال الألفين الثاني والأول قبل الميلاد»، دراسات في تاريخ الشرق الأدنى القديم، الكويت.
- بن صراي حمد محمد (٢٠٠٥م)، «عمان من القرن الثالث قبل الميلاد، إلى القرن السابع الميلادي»، مكتبة الفلاح للنشر، والتوزيع، .

- بــن صراي حمد محمــد (٢٠٠٠م)، «منطقة الخليج العربي، من القــرن الثالث ق.م إلى القرنين الأول والثاني الميلاديين»، المجمع الثقافي، أبوظبي.
- بوتــس، دانيــال، (٢٠٠٣م)، الخليج العربي في العصور القديمة، ج٢، من الإســكندر الكبير إلى ظهور الإســلام؛ ترجمة إبراهيم خوري، مراجعة، أحمد عبد الرحمن السقاف، المجمع الثقافي، أبوظبي، الإمارات العربية المتحدة.
- الجرو، أســمهان سعيد (١٩٩٦م)، «التاريخ السياسي لجنوب الجزيرة العربية، اليمن القديم»، مؤسسة حمادة، إربد.
- الجرو، أســمهان سعيد (٢٠٠٣م)، دراسات في التاريخ الحضاري لليمن القديم، دار الكتاب الحديث، القاهرة.
- الجرو، أسمهان سعيد (٢٠٠٦م)، «مصادر تاريخ عمان القديم»، وزارة التراث والثقافة، سلطنة عمان، مسقط.
- جــواد على (١٩٧٦م)، «المفصل في تاريــخ العرب»، ج١، ج٥، دار العلم للملايين، بيروت، مكتبة النهضة بغداد.
- جواد علي (١٩٨٠م)، «الخليج عند اليونان واللاتين»، مجلة المؤرخ العربي، العدد ١٢، ١٩٨٠م.
- شــهاب، حســن صالح (www. nizwa com/23/p8__16.htmel) ، «الموانــئ العمانية في وصف الرحالة والبحارة العرب والأجانب».
- حورانــي، جورج فضلــو (د.ت)، «العرب والملاحة في المحيط الهندي»، ترجمــة، يعقوب بكر، تصدير، يحيي الخشاب، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة.
- روبان، كريستيان (١٩٩٩م)، «الممالك المحاربة (القرن الأول ق.م – القرن الثالث الميلادي)»، اليمن في بلاد مملكة سبأ، معهد العالم العربي، باريس، دار الأهالي، دمشق، ١٩٩٩م، ص، ١٨٠–١٨٧.
- زارنــس، يورس (٢٠٠١م) ، «أرض اللبان»، دراســة ميدانية أثرية في محافظة ظفار بســلطنة عمان، مشــروع اللجنة الوطنية للإشراف على مسح الآثار في الســلطنة، وزارة الأعلام (١٩٩٠–١٩٩٥م)، تحرير وترجمة، معاوية غبراهيم وعلي التيجاني الماحي، سلطنة عمان.
- لطفي، عبد الوهاب يحيي (١٩٧٩م)، «الجزيرة العربية في المصادر الكلاسيكية»، مصادر تاريخ الجزيرة العربية، ج١، مطبعة جامعة الرياض، الرياض، ص ٥٥–٧١.
- صباح عبود جاسم، «عمانة والملاحة البحرية في الخليج العربي دليل جديد على ضوء نتائج التنقيبات الأثرية الحديثة»، ورقة بحثية ، قدمت للمؤتمر الثاني لتاريخ الخليج لعربي، مؤتمر الملاحة البحرية فــي الخليــج العربي عبر العصور، المنعقد في رحاب دارة الدكتور ســلطان القاســمي للدراســات الخليجية، وجامعة الشارقة في الفترة من ١٧–١٩ نوفمبر ٢٠٠٨م. (غير منشورة).
- مايلــز، س. ب. (١٩٨٦م)، «الخليج بلدانه وقبائله» ط٢، ترجمــة، محمد أمين عبد الله، وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عمان، ١٤٠٦ هـ / ١٩٨٦م.
- مظلوم، طارق (١٩٧٥م)، «التنقيبات الآثارية في منطقة مليحة»، مجلة الســياحة، العدد (١) ديســمبر، ص. ١٥ –٣٥.

- هيرينك، إرني (٢٠٠٢م)، «التداول التجاري في جنوب شــبه الجزيــرة العربية بين أواخر القرن الأول قبــل الميلاد وأواخر القرن الأول الميــلادي، الدلائل الأثرية من الدور (أم القيوين- الإمارات العربية المتحــدة)، في آثار الإمارات العربيــة المتحدة، بحوث المؤتمر الدولي الأول لآثــار الإمارات العربية المتحدة»، تحرير دانيال بوتس، وحســن النابودة، وبيتر هيلير، مركز زايد للتراث والتوزيع، أبوظبي، ص ١٩٦-٢٠٦.

مراجع باللغة الأجنبية:

- Albright، F.P (1982) “The American Archaeological Expedition in Dhofar، Oman”، Pu - lications of the American Foundation for the Study of Man، (AFSM)، vol.6. Washington D.C: Foundation of the Study of Man.
- Alessandra Avanzini، A port in Arabia between Rome and the Indian Ocean (3rd C. BC – 5th C. AD) Khor Rori Report 2 (Arabia Antica 5) L’ERMA di BRETSCHNEIDER 752 pp.، Ill. Roma، (ed.)، 2008.
- Bent، Theodore and Mrs. (1900)، “Southern Arabia” London، Smith، Elder، London.
- Groom، N. (1981) “Frankincense and Myrrh”، A Study of the Arabian Incense Trade، London، 1981.
- Groom، N. (1986)، "Eastern Arabia in Ptolemy’s map”، Proceeding of the Seminar for Arabian Studies، vol. 16، 1986.
- Groom، N. (1994) “Oman and Emirates in Ptolemy’s Map”، AAE، 5، 1994، p.203-204.
- Herodotus، (1952.)، “The History “، Trans by، Powell، J.E.، Oxford، vol، 1.
- Historical Atlas of Iran، (1971)، the Year of Cyrus the Great 1350-1971، On the Occasion of the twenty-five Hundredth Anniversary of the Persian Empire، Institute of Geography، Tehran University Press، Tehran.
- Miles، (1878)، “Note on Pliny’s Geography of the East Coast of Arabia”، JRAS، ، p. 157-172.
- Pirenne، J. (1961) “ Un problème – clef pour la chronologie de l’orient: la date du périple de la mer Erythrée، Journal Asiatique، ccxlix،1961، p. 441- 459.
- Pirenne، J، (1975)، “The Incense Port of Moscha (Khor Rori) in Dhofar”، Journal of Oman Studies، vol.١ p. 81-95.
- Pline / Plinius، (1969)، “Natural History “، with an English translation by H. Rackham the Loeb Classical Library)، Cambridge (Massachusetts)، London، II (Books III-VII).
- Poots. D. T.، (1985) " From Qadê to Mazûn: Four notes on Oman، c. 700 BC to 700 AD”،

Journal of Oman Studies، vol. 8، Part 1، 1985،pp. 81-95.

- Poots. D. T.، "Before The Emirates an Archaeology and Historical Account of development in the region c. 5000 BC to 676 AC. " in: http://www.uaeinteract.com/uaeint__misc/pdf/perspectives/02.pdf- Poots. D. T. (1994) " Supplement to the Pre-Islamic Coinage of Eastern Arabia، (Copehhagen، Carsten Niebur Institute Pubblications 16.

Poots. D.، (1992)، "The Arabian Gulf in Antiquity"،، vol. 2، Oxford. -

Ptolemaios، Geographike Hyphegesus، v، 14؛5، 29؛ v،18.

- Ryckmans، J.، (1961) " Hierodulen listen، de Macin et la Colonisation Minaenne، in Scri - iun Lovaniense: Melanges historiques Etienne Van Cauwenbergh، Louvan.

- Schoff، Wilfred، (1995.)»The Periplus of the Erythraean Sea»، New Delhi.

- Strabo، (1960.)، " The Geography of Strabo"، with an English Translation by H. L. Jones، London، Book II، 1960.

-" The Periplus (1980) of the Erythraean Sea " by an unknown author، With some Extracts from Agatharkhides ' On the Erythaean Sea" Translated and edited by Huntingford، G.W. B، London، 1980.

- Watt، G، (1908)، "The Commercial Products of India"، London.

-Zwemer، (1907) "Oman and Eastern Arabia"، in the Bulletin of the American Geographical Society، 1907.